

Werdenfelsnetz: Fahrplanangebot München – Kochel / Garmisch-Partenkirchen

Im Ausschreibungsverfahren der BEG (Bayerische Eisenbahn-Gesellschaft) für das Werdenfels-Netz setzte sich DB Regio durch und startete den Betrieb mit neuem Fahrzeugmaterial ([Bombardier Talent 2, Baureihe 442](#)) mit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2013.

Seither gibt es entsprechend der Ausschreibung für die Neuvergabe

- 1.) beschleunigte Züge zwischen Garmisch-P. und München zur Hauptverkehrszeit (HVZ)
- 2.) umsteigefreie Verbindungen zwischen Kochel und München
- 3.) Halbstundentakt zwischen Weilheim/Obb. und München
- 4.) Halbstundentakt zu den Zeiten des Berufsverkehrs zwischen München und Penzberg bzw. Kochel

Durch die ab Weilheim zusätzlich verkehrenden Züge gibt es jetzt einen schlanken Anschluss von der Ammerseebahn (Dießen am Ammersee) Richtung München. Im aktuellen Fahrplan-konzept werden die in Kochel bzw. Weilheim beginnenden Züge in Tutzing geflügelt, d.h. in Fahrtrichtung München vereinigt (aneinander gekuppelt), in der Gegenrichtung getrennt. Den Fahrgästen erspart dies das Umsteigen in Tutzing, und für die gemeinsame Wegstrecke zwischen Tutzing und München fallen Trassen- und Stationsgebühren sowie die Kosten für das Zugpersonal nur einmal an.

Problematik beim Flügeln

Abgesehen von der mit dem An- und Abkuppeln verbundenen Störungsanfälligkeit führt das Flügeln vor allem für die Zweigstrecke in Richtung Kochel zu einem erheblichen Zeitverlust für die Fahrgäste. Statt nach einer Minute erfolgt die Weiterfahrt in Tutzing erst nach 8 bzw. 7 Minuten; auf der Hin- und Rückfahrt bedeutet dies einen Zeitverlust von insgesamt einer knappen Viertelstunde. Vor allem für Pendler, welche diese Strecke täglich befahren, ist dies nervig und erhöht nicht gerade die Akzeptanz dieser Verbindung, welche zudem in Konkurrenz zu der kürzeren Autobahn von Penzberg bzw. Seeshaupt nach München steht. [3]

Alternativkonzept: getrennte Durchbindung in der Hauptverkehrszeit (HVZ), Umsteigen in der Nebenverkehrszeit (NVZ)

Bei Verzicht auf das Flügelungskonzept (es gibt weiterhin mindestens stündlich umsteigefreie Verbindungen von Weilheim nach München) kann man die dadurch eingesparten Minuten besser einsetzen entweder für kürzere Fahrzeiten auf der Gesamtstrecke oder für die Bedienung zusätzlicher Stationen. Davon sollten beide Alternativen umgesetzt werden: ganztags zusätzliche Bedienung der Halte in Feldafing, Possenhofen und Starnberg Nord durch die Regionalbahn, in der HVZ zusätzlich Züge entsprechend dem jetzigen Fahrplanangebot mit Halten nur in Starnberg (Nord) und Pasing.

Nebenverkehrszeit:

Der aus Weilheim kommende Zug endet in Tutzing. Dort erfolgt das Umsteigen am selben Bahnsteig (Gleis 2 Süd und 3 Süd), und schon nach zwei Minuten geht es mit dem aus Kochel kommenden Zug weiter nach München. Damit man nicht innerhalb einer Viertelstunde zweimal umsteigen muss, sollten die Fahrten zwischen Weilheim und Tutzing durch Verlängerung der aus Dießen bzw. Peißenberg kommenden Dieseltriebwagen der [Bayerischen Regiobahn](#)

(BRB) durchgeführt werden, evtl. gekoppelt. Ein zusätzlicher Umsteigezwang gegenüber dem aktuellen Flügelungskonzept ergibt sich dann nur für Reisende direkt von oder nach Weilheim. Zitat von Andreas Schulz von der BEG: *Die Mehrzahl der Fahrgäste ist trotz optimaler Anschlüsse nicht bereit, mehr als einmal umzusteigen.* [4]

Der Zug aus Kochel muss in Tutzing einige Minuten auf den Zug aus Weilheim warten. Dieser kann dort nicht früher abfahren, weil der Anschluss aus Dießen aufgenommen werden soll (bzw. Durchbindung, wie vorgeschlagen). Zwischen Dießen und Weilheim gibt es jedoch wegen fehlender Kreuzungsmöglichkeit in Raisting einen „Holpertakt“ mit wechselnder Ankunftszeit in Weilheim zur Minute 07 bzw. 15. Bei Ankunft zur Minute 07 wird der Anschluss nach Garmisch erreicht, in der anderen Stunde (Ankunft zur Minute 15) jedoch verpasst. In der Gegenrichtung läuft es dann gerade umgekehrt.

Dies hat auch Auswirkungen auf die Verbindung über Weilheim nach München.

Man ist immer wieder überrascht über neu entstandene Umgehungsstraßen; in der Umgebung von Weilheim z.B. in Peißenberg, in Pähl oder in Hohenpeißenberg (im Bau). Das schmerzlich vermisste Ausweichgleis in Raisting, welches einen genauen Stundentakt auf der Gesamtstrecke Schongau – Weilheim – Augsburg ermöglichen würde, steht jedoch nicht auf der Agenda. So hat man (mindestens) stündliche Verbindungen zwischen Garmisch und Weilheim sowie zwischen Weilheim und Augsburg, jedoch nur alle zwei Stunden eine Fahrtmöglichkeit von Garmisch zum Ammersee (Dießen usw.) und weiter nach Augsburg.

Hauptverkehrszeit:

Allein schon aus Kapazitätsgründen kann man es den Reisenden nicht zumuten, beim Umsteigen in einen bereits voll besetzten Zug einzusteigen. Deshalb muss auch der Zugteil aus Weilheim nach München durchgebunden werden. Der aus Kochel kommende Zug wartet dann nicht auf den Zug aus Weilheim, sondern fährt in Tutzing sofort weiter nach München Hbf mit Halten in Starnberg Nord [5] sowie in Pasing. Dadurch verkürzt sich die Fahrtdauer für die Stationen südlich von Tutzing nach München um zehn Minuten. Außerdem wird in Starnberg eine frühere S-Bahn erreicht; somit kommt man 20 Minuten schneller zu den Stationen zwischen Gauting und Pasing. – Die Stationen zwischen Tutzing und Starnberg Nord werden in der HVZ von dem aus Weilheim kommenden Zug (ET 442, DB Regio) bedient.

Keine erhöhten Kosten

Die Regionalzughalte zwischen Tutzing und Starnberg ersetzen stündlich eine S-Bahn in dieser Zeitlage im Abschnitt Tutzing – Starnberg bzw. Tutzing – Gauting. Die dadurch eingesparten Zugkilometer werden für die getrennte Führung der Züge zwischen Tutzing und München in der HVZ eingesetzt. Je nachdem wie weit man die HVZ ausdehnt, bleibt dieses Konzept somit kostenneutral oder führt sogar zu Einsparungen.

Ausgeglichene Kilometerbilanz

Die aus Wettbewerbsgründen erfolgte Streckenaufteilung mit Vergabe von Verkehrsleistungen an verschiedene Bewerber erfordert es, dass sich bei einer Umverteilung der Verkehrsleistungen für die einzelnen Betreiber keine Nachteile einstellen:

- 1.) Werdenfelsnetz / DB Regio / ET 442: Entfall der Fahrten zwischen Weilheim und Tutzing in der NVZ, zum Ausgleich zusätzliche Fahrten zwischen Tutzing und München in der HVZ
- 2.) Bayerische Regiobahn / Veolia / [Lint 41](#): übernimmt die Fahrten zwischen Tutzing und Weilheim in der NVZ. Zum Ausgleich Abgabe von Zugleistungen an die S-Bahn München, z.B. von der ebenfalls zum Veolia-Konzern gehörenden BOB (Bayerische Oberland-Bahn) im Abendverkehr zwischen Holzkirchen und München
- 3.) S-Bahn-München / DB Regio / ET 423: stündlich eine S-Bahn weniger zwischen Tutzing und Starnberg bzw. Gauting; Ausgleich durch Zugfahrten Holzkirchen – Harras – München im Spätverkehr und / oder Übernahme der Strecke München Hbf – Harras – Deisenhofen vom Meridian

Vorteile:

- 1.) Stündlich schnelle Verbindung von den Stationen am Starnberger See nach München (10 Minuten schneller als mit der S-Bahn); dadurch wird in zahlreichen Umsteigebeziehungen ein früherer Takt erreicht. Diese Stationen erschließen nicht nur das lokale Potential, sondern sind auch für Münchner Ausflügler sehr interessant. – Die langen Fahrzeiten und vielen Zwischenhalte der S-Bahn werden auf langen Fahrstrecken bekanntlich als lästig empfunden.
- 2.) Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in der Regionalbahn; in der S-Bahn sind lange Sperrzeiten zu beachten!
- 3.) Um 10 Minuten schnellere Verbindung zwischen Kochel und München in der HVZ
- 4.) Rationeller Fahrzeugeinsatz: in der NVZ wird der aus Kochel kommende Triebwagen nicht verstärkt. Dies spart zumindest Energiekosten und Fahrzeugverschleiß. Mit zwei Einheiten ET 442 wird dort derzeit eine Überkapazität an Platz angeboten.

Fahrzeugeinsatz ET 442:

Derzeit kommt ein zweiteiliger Triebwagenzug als RB aus Garmisch zur Minute 28 in München Hbf an und fährt zur Minute 00 zurück nach Tutzing, dort Flügelung nach Weilheim und Kochel. Auf einem anderen Gleis Ankunft zur Minute 00 aus Kochel und Weilheim, Rückfahrt zur Minute 32 als RB nach Garmisch.

Nach dem Fahrplanvorschlag ohne Flügelungskonzept fährt ab München Hbf zur Minute 58 nur der vordere Zugteil nach Kochel, der andere Triebwagen bleibt am Bahnsteig stehen. Zur Minute 02 fährt der aus Kochel kommende Zug auf demselben Gleis ein. Nach dem Aussteigen der Fahrgäste wird an den dort stehenden Triebwagen angekuppelt; Rückfahrt als zweiteilige Einheit zur Minute 32 als RE nach Garmisch. – Es wird also in München Hbf geflügelt, aber mit viel Zeitreserve und ohne Fahrgäste!

Gleisbelegung München Hbf:

Für den Grundtakt genügen dort zwei Bahnsteiggleise (wie derzeit):

- 1.) Gleis 27: besetzt z.B. von 10:26 (Ankunft RB aus Garmisch) bis 11:32 (Rückfahrt RB nach Garmisch), dann wieder von 12:26 bis 13:32 usw.; der vordere Zugteil fährt um 10:58 zurück nach Kochel, um 11:02 kommt der Zug aus Kochel am selben Bahnsteig an
- 2.) Gleis 28: besetzt von 11:26 bis 12:32, dann wieder von 13:26 bis 14:32 usw.

Schlussbetrachtung:

Auf der Augsburgener Strecke fuhr die S-Bahn zunächst nur bis Maisach. Nach deren Verlängerung nach Nannhofen (seit 2005: Mammendorf) wurde die S-Bahn zunächst nur zögerlich angenommen; die Pendler bevorzugten die in Nannhofen haltenden Eilzüge nach dem Motto „lieber kurz stehen als lange sitzen“. – Für Pendler hat Geschwindigkeit einen höheren Stellenwert als Bequemlichkeit. In diesem Sinne sollte nachgebessert werden.

Bei den zusätzlichen Zügen auf der Kocheler Bahn zur HVZ bleibt es bei der Flügelung in Tutzing zur vollen Stunde, mangels freier Trassen und Bahnsteigkanten sowie aus Kostengründen.

Fahrplanvorschlag: Richtung München

Kochel - /Weilheim (Obb.) - München												
		Hauptverkehrszeit					Nebenverkehrszeit					
				RB 59608						RB 59610		
Kochel	ab			07:45						08:45		
<i>(Halt an allen Stationen)</i>				(...)						(...)		
Bernried	ab			08:17						09:17		
Tutzing	an			08:23						09:23		
				RE 59492						RB 59546		
Garmisch-P.	ab			07:36						08:07		09:07
Weilheim	an			08:11						08:48		09:48
				BRB 86518						BRB 86520		
Schongau	ab			07:30						08:04		09:04
Weilheim	an			08:07	→					08:42	→	09:42
				BRB 86509						BRB 86513		
Dießen	ab			07:56						09:04		
Weilheim	an			08:07	→					09:15		

						RB 59508							
Weilheim	ab		08:12			08:18	08:49			09:17			09:49
Tutzing	an					08:27	08:58			09:26	→		09:58
		Ⓢ			Ⓢ			Ⓢ	Ⓢ	Ⓢ		Ⓢ	
Tutzing	ab	08:04		08:24		08:28	09:00		09:04		09:28	09:44	10:00
Feldafing	ab	08:08				08:33			09:08		09:33	09:48	
Possenhofen	ab	08:10				08:36			09:10		09:36	09:50	
Starnberg	ab	08:14			08:34	08:40		08:54	09:14	09:34	09:40	09:54	
Starnberg Nord	ab	08:16		08:34	08:36	08:43		08:56	09:16	09:36	09:43	09:56	
Gauting	ab	08:22			08:42			09:02	09:22	09:42		10:02	
<i>(Halt an allen Stationen)</i>		(...)			(...)			(...)	(...)	(...)		(...)	
München-Pasing	ab	08:37	08:39	08:45	08:57	08:54	09:19	09:17	09:37	09:57	09:54	10:17	10:19
München Hbf	ab		08:46	08:52		09:02	09:26				10:02		10:26
München Hbf (tief)	ab	08:49			09:09			09:29	09:49	10:09		10:29	

Fahrplanvorschlag: Richtung Weilheim / Kochel

Liegt hier nicht ausgearbeitet vor. Die Abfahrtszeiten ergeben gespiegelt sich aus dem Fahrplan Richtung München mit der [Symmetrieminute](#) Null, d.h. bei Ankunft in München 2 Minuten nach der vollen Stunde erfolgt dort die Abfahrt 2 Minuten vor der vollen Stunde; entsprechend Bahnsteigbelegung in Tutzing Gleis 2 und 3: Abfahrt nach München von Gleis 2 zur Minute 28, Einfahrt dort aus München zur Minute 32 (28 Minuten vor der vollen Stunde). [1] – Nach dem Fahrplanvorschlag kommt die BRB aus Weilheim zur Minute 27 an Gleis 3 an und fährt von dort wieder zurück nach Weilheim zur Minute 33 . [2]

Einzelnachweise:

1. Ein vergleichbares Fahrplankonzept, welches sich offenbar bewährt hat, wird mindestens seit der Jahrtausendwende in Aalen am Bahnsteig Gleis 2/3 durchgeführt: am Gleis 2 wendet der RE aus Stuttgart (Ankunft zur Minute 25, Rückfahrt zur Minute 35); auf Gleis 3: Durchfahrt RE Ulm – Ellwangen zur Minute 27/28, wenige Minuten später Durchfahrt RE Ellwangen – Ulm zur Minute 32/33
2. Wendezeit der RB aus Ulm in Weißenhorn: 5 Minuten (Ankunft: Minute 58, Abfahrt: Minute 03)

3. Nach Reaktivierung der Bahn von Senden nach Weißenhorn im Kreis Neu-Ulm im Dezember 2013 wurden die erwarteten Fahrgastzahlen übertroffen: wichtig für den Erfolg der jungen, alten Bahn war, dass sich die Fahrzeit von Weißenhorn nach Ulm gegenüber dem Bus von früher 60 auf jetzt 25 Minuten verkürzt haben. Damit lassen sich sogar Autofahrer für den Zug gewinnen (Quelle: [Pressemeldung](#) der Mainschleifenbahn, 07.04.2014)
 4. Quelle: Von der Vizinalbahn zum Werdenfelstakt; Pro Bahn Verlag und Reisen GmbH, 2004, ISBN 3-9809568-1-4, S.64
 5. Durch den Halt in Starnberg Nord bekommen auch die Buslinien vom Ostufer des Starnberger Sees eine schnelle Verbindung nach München
-

Kontakt:

Wolfgang Fischer, 81541 München

wf@wrfm.de

zuletzt aktualisiert: 19.04.2014 18:15